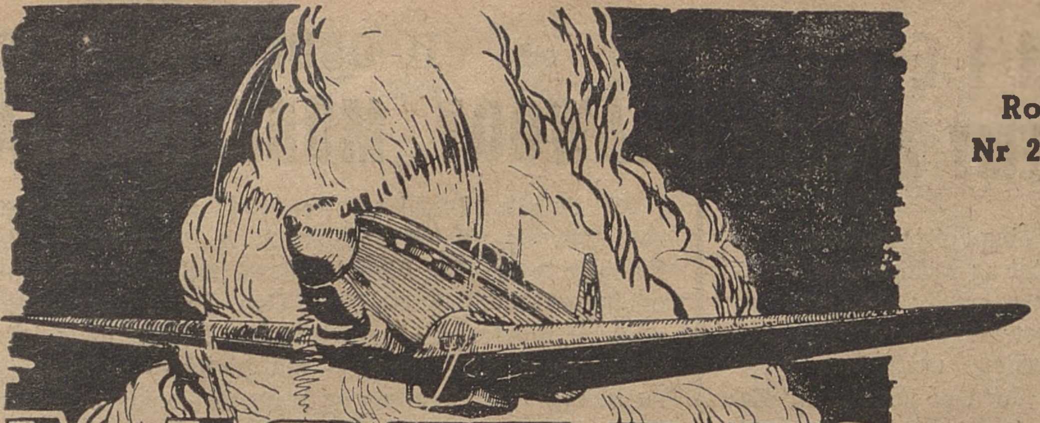
21 – 28
czerwca
1947

Rok II
Nr 25 (53)



SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

Telegram z ostatniej chwili

NOWY POLSKI REKORD SZYBOWCOWY

Pierwszy rekord sportowy po wojnie

Dnia 15 bm. pilot Józef Jankowski startując z lotniska Aleksandrowice ustalił polski szybowcowy rekord wysokości

3850 m

od punktu odczepienia (szczegóły podamy w nast. numerze).

Poprzedni szybowcowy rekord lotu na wysokość ustalony w roku 1936 wynosił 3435 m.

Serdeczne życzenia pomyślnych wiatrów, ślemy zdobywcy nowego rekordu.

PAMIĘTAĆ BĘDZIEMY ZAWSZE

(prz) W ciągu ostatnich dni cała nasza lotnicza rodzina żyje radosnymi, słonecznymi sensacjami: oblatanie pierwszego po wojnie prototypu polskiego szybowca, przygotowania do Ogólnopolskich Zawodów Modelarskich, nowy szybowcowy rekord wysokości osiągnięty przed kilkoma dniami... Większość z nas przygotowuje się do wakacji, do latania... Żyjemy twórczym, wesołym życiem dni pokoju.

Są jednak dni, kiedy musimy wspomnieć o wojnie. Wspomnieć i zrozumieć, po to, by jej już nigdy nie było.

Sześć lat temu w gorący, słoneczny ranek czerwcowy czarne eskadry bombowców niemieckich przekroczyły granicę Związku Radzieckiego. Niosły tak samo, jak we wrześniu, pożary, śmierć i zniszczenie.

Hordy wyszkolonych do doskonałości w sztuce mordowania hitlerowskich żołdaków runęły na kraj ludzi pokojowej pracy. Napaść była zdradziecka i niespodziewana — daleko w terytorium radzieckie wdarły się pancerne zagony Niemców.

Przeciwko pułkom morderców, przeciwko potężnej maszynie wojennej hitleryzmu stanęli robotnicy fabryk i wieśniacy z pól kołchozów, nauczyciele i inżynierowie, kobiety i studenci wyższych uczelni, stanęły wszystkie narody Związku Radzieckiego.

Bohaterstwo i pełna poświęcenia praca całego narodu okazała się silniejsza od pruskiej organizacji. Robotnik, inżynier i nauczyciel okazali się lepszymi żołnierzami niż wytresowane w mordach pułki hitlerowskie.

Sztandary radzieckie zwycięsko powiały w sercu Berlina. Samoloty z czerwoną gwiazdą na płatach przyniosły wolność uciemiężonym narodom.

Dziś pracujemy w pokoju. Ale droga do tego pokoju, historia walki o Wolność Polski pisana jest także krwią radzieckiego żołnierza.

Dziś w rocznicę napaści niemieckiej na Związek Radziecki wspominamy o tym i pamiętać będziemy zawsze.

II OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniach 22—25 czerwca 1947 r. odbywają się II-gie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Poznaniu — lotnisko Kobylnica. Zawody te urządza Liga Lotnicza pod wysokim protektoratem I wiceministra Obrony Narodowej, Gen. Dyw. Spychalskiego Mariana. Zawody te powtarzane rok rocznie w Polsce, mają już ustaloną tradycję. Maja one dziś znaczenie — jak gdyby — święta lotniczego młodzieży, na którym spotykają się wybrani na konkursach eliminacyjnych modelarze, by zaprezentować dorobek swej całorocznej pracy na polu modelarstwa lotniczego. W pierwszym dniu zawodów mają miejsce pokazy lotnicze ze współudziałem znanych pilotów motorowych, szybowcowych i spadochroniarzy. Również lotnictwo wojskowe bierze udział w pokazach. Podobnie jak w zeszłym roku i tym razem zawodnicy i goście zobaczą akrobację myśliwca, którą wykona szef wyszkolenia wyższego pilotażu, mjr Gaszyn.

PROGRAM
II-GICH OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH LIGI LOTNICZEJ W POZNANIU

21.VI.47 r. do godz. 15-ej przyjazd zawodników do Poznania.

godz. 20-ta odprawa kierowników grup w Komisji Zawodów.

22.VI.47 r. godz. 9-ta msza św. dla uczestników Zawodów w kaplicy Gospody Targowej (ul. Grunwaldzka).

godz. 10 — 14 przygotowania do pokazu w Kobylnicy — obiad dla zaproszonych gości.

godz. 14 uroczyste otwarcie Zawodów na lotnisku sportowym w Kobylnicy — przegląd modeli przez zaproszonych gości.

godz. 15 początek defilady i pokazów lotniczych:

1. POKAZ MODELI LATAJĄCYCH

a) szybowców belkowych i kadłubowych
b) szybowców bezogonowych
c) modeli z napędem gumowym
d) modeli z silniczkami spalinowymi
e) modeli wodnosamolotów
f) modeli specjalnych

2. POKAZ SZYBOWCÓW

szkolnych / treningowych / wyczynowych — start z liny gumowej i za wyciągarką

lot pokazowy najnowszego polskiego szybowca typu „Sęp"
loty zespołowe za samolotem i akrobacja szybowcowa
loty motoszybowców.

3. POKAZ LOTNICTWA SPORTOWEGO SILNIKOWEGO

a) loty w kluczu na samolotach PO-2
b) pokaz akrobacji na samolotach typu „Piper-Cub"
c) pokaz samolotów „Szpak 4", „Żak" oraz innych zagranicznej konstrukcji
d) akrobacja zespołowa na somolotach typu „Kadet"

4. AKROBACJA SAMOLOTU MYŚLIWSKIEGO

5. SKOKI SPADOCHRONOWE — ZAKOŃCZENIE POKAZÓW

23.VI.47 r. godz. 8 — Sprawdzanie przez Komisję Techniczną modeli szybowców kat. A, B i C.

godz. 9 — starty modeli kat. A, B i C (przerwa obiadowa 13—15).

24.VI.47 r. godz. 8 — Sprawdzanie przez Komisję Techniczną modeli kat. D, E i C.

godz. 9 — Starty modeli kat. D, E i C.

25.VI.47 r. godz. 8 — Sprawdzanie przez Komisję Techniczną modeli kat. F.

godz. 9 — Otwarcie startu dla zawodników z modelami grupy F.

godz. 17 — Uroczyste zakończenie Zawodów połączone z rozdaniem nagrów.

PROTOTYP

RUDOLF URICH, por. obs.

W humorze lotniczym w 14 numerze „SiM"-u uderzyło niejednego uważnego czytelnika bardzo trafne przedstawienie najrozmaitszych dążeń poszczególnych konstruktorów-specjalistów. A więc wytrzymałościowiec chciałby, aby samolot przedstawiał się jako zespół belek stalowych, specjalnych „na moc".

Przeciwstawia się temu naturalnie ekonomista i mówi: bardzo to ładnie, że samolot Wasz będzie aż taki silny, że nim można by mury rozwalać, ale zadaniem jego nie będzie rozwalać mury, a przewozić ludzi i towary. Niektóre firmy amerykańskie twierdzą, że każdy gram zdolności przewozowej samolotu, zyskany kosztem zmniejszenia wagi własnej, wart jest dla kupującego samolot co najmniej dwa gramy czystego złota. Samolot musi być więc jak najlżejszy.

Niemniej poważne różnice zdań przedstawiają dążenia innych specjalistów.

Jak więc wybrnąć z opresji? Jak określić, kiedy nasz nowy model samolotu rzeczywiście odpowiada „złotemu środkowi" dążeń wszystkich konstruktorów?

Aby to zrozumieć, popatrzmy jak powstaje nowa konstrukcja:

Tygodniami siedzą nad rysownicami całe sztaby kreślarzy, dniami i nocami warczą maszynki do liczenia. Szkice, linie i liczby, liczby, liczby... Każdy chce jak najlepiej, lecz niespostrzeżenie mogła się wkraść jakaś mała, mikroskopijna pomyłka. Czyż z powodu przestawienia przecinka dziesiętnego miałyby iść na marne miliardy, miałoby się narażać życie setek ludzi? Nie!

Doświadczenie, próba: co jest prawdą, to samo za siebie przemówi. Każdy błąd w praktyce od razu wyjdzie na jaw.

Jeszcze więc samolot nie opuścił rysownic, a już straszne maszyny zaczynają rozrywać, ściskać, łamać i wyginać próbki materiałów, z których ma on powstać.

Niezmordowanie śledzą oczy pracowników za chyboczącymi się wskazówkami zegarów pomiarowych, niezmordowanie zapisują ołówki na papierze setki, tysiące cyfr. Materiał mówi o sobie.

Pierwsze złożone szczegóły konstrukcyjne opracowane. Wiadomo jaki będzie kształt skrzydła, jak ono będzie przytwierdzone do kadłuba. Już pracownia doświadczalna podchwytuje zaklętą w liczby myśl, już pod wprawnymi dłutami majstrów urzeczywistnia się zrodzony w umyśle konstruktora kształt.

I znów doświadczenie. Wyją potężne wentylatory tuneli aerodynamicznych. Ściśle równoległe strugi powietrza z określoną szybkością uderzają o krawędzie natarcia modelu. Ożyła maszyna. Już chciałaby wzlecieć, choć ona stoi w miejscu, a powietrze pędzi obok niej. Lecz nie puszczają setki sznurków i poprzez bloczki przenoszą one każde drgnienie modelu na precyzyjne wagi. I znów zjawiają się na białych formularzach setki liczb: opór czołowy płata 10 Kg, udźwig 40 Kg...

Już wydawałoby się, że wszystko wymierzone, że piękny modelik można postawić na wystawę i napisać: patrzcie, oto wehikuł jutra.

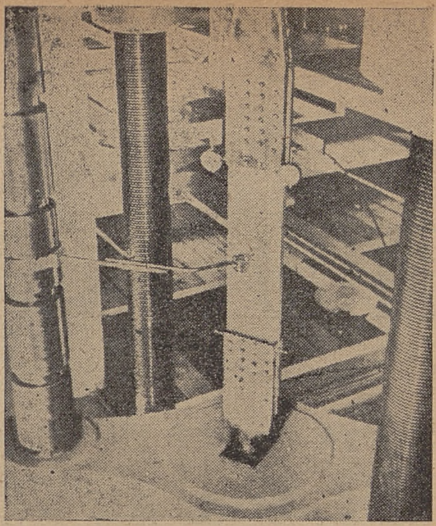
Lecz niestety. Precyzyjny nasz model nie spełnił jeszcze w zupełności swego zadania. Musimy się przekonać czy obliczenia były rzeczywiście poprawne do końca. Trzeba zbadać wytrzymałość elementów samolotu. W tym celu buduje się makietę normalnych wymiarów i poddaje się ją nowym próbom.

Stęka i gnie się biedna makieta w stalowych łapach pras hydraulicznych. Trzeszczy wszystkimi szwami i spoinami pod działaniem rozciągających ją śrub.

Współczują jej dynamometry i manometry, wskazując czerwoną kreską z góry obliczone wartości największego obciążenia.

Lecz nieubłagani są technicy. Pasażerowie wymagają pewności. Musimy się przekonać co więcej ponad konieczność dać może nowa konstrukcja.

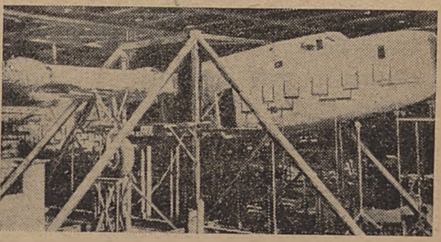
I tak idzie walka między tworem mózgu — nowym prototypem, a badającymi go maszynami: 120% 130%, 135%. Aż wreszcie nadejdzie taka chwila, że obciążony model nie wróci do swych poprzednich kształtów. Przekroczyliśmy próg wytrzymałości. Pogięta, może popękana makieta spełniła swoją powinność. Dowiodła, że konstrukcji można zaufać. A tymczasem jej



Rozrywanie nitowanej belki siłą 90 000 kg.

bracia — modele przechodzą inne męki.

Jedne wprawia się w drgania o częstotliwościach na jakie możemy napotkać w praktyce — wiadomo, że takie drgania, zwłaszcza gdy maszyna będzie z nimi w rezonansie, (jak np.: szyba, która ni stąd ni zowąd na odgłos jakiegoś silnika zaczyna głośno brzęczeć), zwiększają znacznie napięcia we-

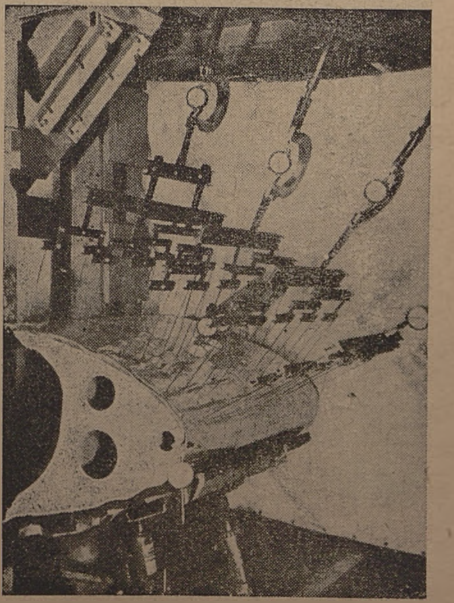


„Convair" RY-3 — próba wytrzymałości.

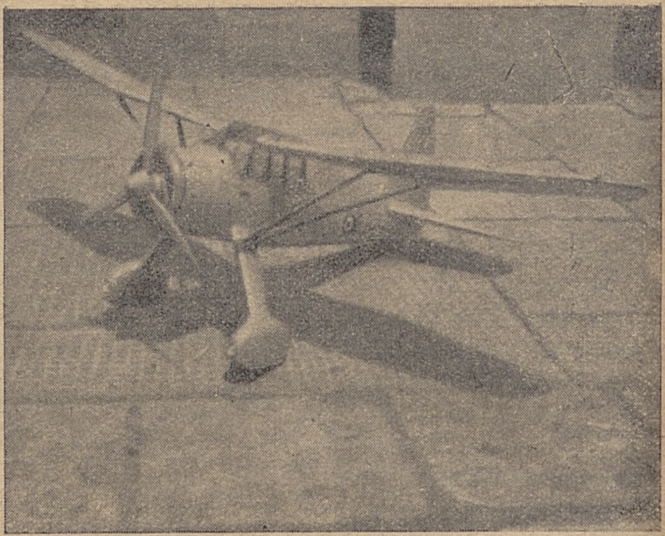
wnętrzne materiału i mogą doprowadzić do katastrofy. Inne oblepiane dziesiątkami drucików i płytek przechodzą badania strukturalne metodami elektrycznymi.

Rosną stosy planów i wykresów. Zwiększa się doświadczenie konstruktorów. Dzięki trudowi i pracy setek nieznanych badaczy opuszczają fabryki coraz to nowe „skrzydła — koła dzisiejszego wieku".

Badanie wytrzymałości pokrycia.



MODELARSTWO REDUKCYJNE



„Dobry modelarz jest zadatkiem na dobrego konstruktora“

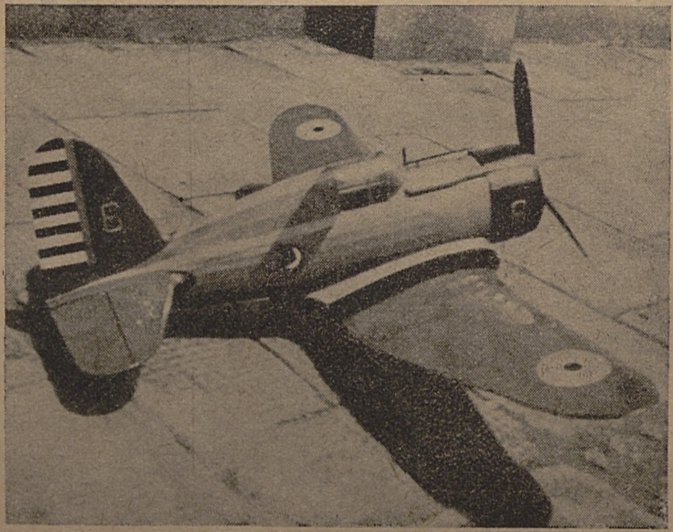
inż. Jerzy Dąbrowski

W okresie przed 1939 r. zainteresowanie modelarstwem redukcyjnym zaczęło u nas coraz bardziej zanikać. Działo się to dlatego, że młodzież poświęcająca się sprawom lotnictwa, zwróciła uwagę swoją przede wszystkim w kierunku modelarstwa latającego. Tymczasem wśród młodzieży innych państw modelarstwo redukcyjne popularyzuje się w równej mierze z latającym, co widzimy przeglądając zagraniczne pisma lotnicze specjalnie poświęcone modelarstwu.

Modelarstwo redukcyjne, to z jednej strony modele nowopowstających samolotów i szybowców, wykonanych w pewnej określonej skali, czyli tzw. makiety, które się poddaje próbom i badaniom w tunelach instytutów aerodynamicznych, a z drugiej strony miłe zajęcie i rozrywka dla interesujących się lotnictwem, nie mówiąc już o korzyściach jakie młodzież przy tym uzyskuje.

Przed wojną 39 roku szeroko omawiał i na łamach swoich umieszczał plany modeli redukcyjnych „Młody Lotnik“, a później czasopismo modelarskie „Ikar“, które przez krótki okres swojego istnienia, umieściło plany i opisy modeli redukcyjnych jak: RWD-8, 9 i 13, Lockheed'a „Electry“ i amfibii Sikorski S-43. Także „Lot Polski“ od czasu do czasu dawał plan jakiegoś modelu w tzw. „Dodatku modelarskim“.

Powinniśmy dążyć do tego, aby prace naszych pionierów modelarstwa redukcyjnego, takich jak: T. Kondracki, B. Grzeszczak, K. Fijałkowski, J. Rozwadowski, J. Gackowski, F. Pawłowicz, K. Błaszczyński i innych, nie poszły na marne, ale przeciwnie, żeby budowa ślicznych, miniaturowych kopii prawdziwych samolotów i szybowców popularyzowała się jak najszerzej wśród naszej młodzieży szkolnej i dorastającej.



Z chwilą gdy w szkołach zostanie wprowadzona budowa modeli latających do programu zajęć praktycznych, (jak wiadomo, władze Ligi dążą do tego), to trzeba będzie pewien czas w tych godzinach poświęcić na wykonanie jednego czy dwóch modeli redukcyjnych, żeby ucznia zaznajomić z podstawowymi wiadomościami o budowie tych — modeli. Uczeń zaznajomiwszy się z tą dziedziną wykorzysta wolne chwile w domu na budowę nowych modeli.

Pożądane byłoby jak najszybsze wyszkolenie instruktorów modelarstwa latającego i redukcyjnego, którzy rekrutowaliby się za nauczycieli — wykładowców zajęć praktycznych oraz przedstawicieli organizacji młodzieżowych.

W każdej ze szkół i organizacji powinny być sekcje modelarskie, które na terenie danego miasta czy powiatu prowadziłyby między sobą rywalizację, przez co osiągałoby się lepsze wyniki w pracy. W końcu roku szkolnego wszystkie sekcje urządzałyby wspólnie wystawę swoich prac i konkurs na najlepsze modele latające i redukcyjne, które dla zachęty powinny być w odpowiedni sposób nagradzane.

Po urządzeniu takiego konkursu w ramach miasta czy też powiatu, wybrane prace zostałyby wysłane na wystawy i konkursy wojewódzkie, a następnie na Ogólnokrajowy Konkurs i Wystawę Modeli Latających i Redukcyjnych. Na dalszym już palnie byłyby konkursy międzynarodowe, dające tak wielkie pole do popisu dla naszej młodzieży.

Umieszczenie na tych wystawach modeli redukcyjnych w pewnej jednakowej skali (uważam, że skala 1:40 lub 1:50 jest najodpowiedniejszą), dałoby każdemu laikowi wyobrażenie np. o różnicach między „TB-7“ a „Hurricane“, między SG-38, a „Grunau Baby“, lub między „Latającą Fortecą“ a „Ratą“. Przez omówienie i objaśnienie poszczególnych typów samolotów, szerszy ogół naszego społeczeństwa wiedziałby, gdzie i jakie samoloty dokonały takich czy owych wyczynów w ostatniej wojnie. Praca naszych modelarzy z najdalszych zakątków Polski byłaby podziwiana, co miałoby duże znaczenie w propagowaniu sportu lotniczego.

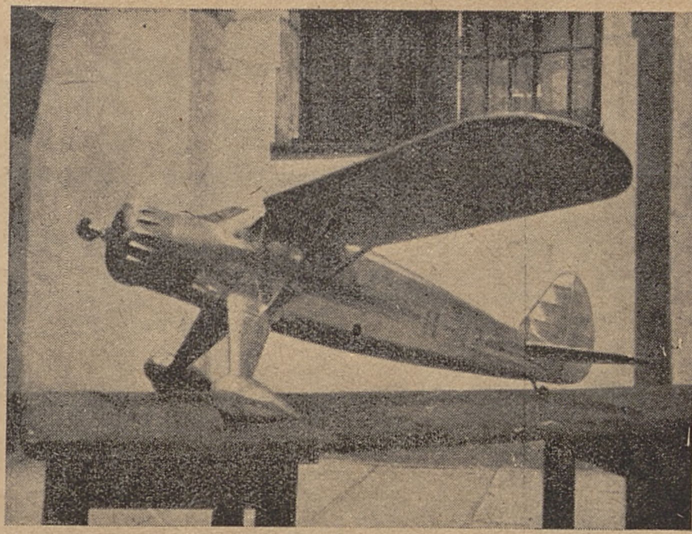
Trzeba, żeby wszyscy zrozumieli, że modelarstwo latające i redukcyjne rozwija w młodzieży zamiłowanie do lotnictwa, jest wstępem do nauki latania, jest dobrą szkołą charakterów, jest dobrą szkołą dla przyszłych techników i inżynierów-konstruktorów lotniczych i przyczynia się do zrozumienia zasadniczych praw i podstaw lotnictwa.

Na zakończenie kilka słów o modelarstwie red-latającym.

Przed wojną, dzięki zastosowaniu bardzo lekkich materiałów budowano powszechnie modele tzw. redukcyjno-latające. Są to takie modele latające, które kształtem i kolorami przypominają jak najbardziej normalne samoloty wykonane w pomniejszeniu. W tej dziedzinie modelarstwa przodują Amerykanie, gdyż posiadają pod dostatkiem balsy, która ze względu na swoje właściwości nadaje się przede wszystkim do tych celów. Ale i z powodu braku tego drewna u nas można również piękne modele budować z naszej kochanej polskiej sosny.

Modelarstwo redukcyjne jest bardzo miłą rozrywką szczególnie w czasie długich wieczorów zimowych i daje dużo zadowolenia zwłaszcza, gdy model ładnie, pewnie lata. Modele tego typu buduje się o napędzie gumowym i motorowym, a bodajże najpiękniejszym będzie lot takiego modelu, który sterowany nitkami, będzie wykonywał nawet figury akrobacyjne (U-Control).

Na zdjęciach widzimy modele wykonane w Poznaniu, w roku 1937, są to: „VOUGT XB“ wykonany przez instr. Jana Burego, „LYSANDER“ wykonany przez instr. Stanisława Pawlickiego oraz „KONDOR“ Humbli Pawła, który w r. 1938 w czasie Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających zajął pierwsze miejsce w kategorii modeli „na wykonanie“.



Niech te piękne zdjęcia będą pobudką do budowania redukcyjnych modeli latających, abyśmy w przyszłych zawodach, zobaczyli kolekcję miniaturowych samolotów. Będzie to dowodem, że modelarstwo lotnicze w Polsce jest na wysokim poziomie, gdyż tego rodzaju modelowanie jest najefektowniejsze, ale i najtrudniejsze.

OFICJALNE WYNIKI ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH W WARSZAWIE

Dnia 25 maja br. na lotnisku Gocław w Warszawie odbyły się Eliminacyjne Zawody Modeli Latających zorganizowane przez Okręg Stołeczny Ligi Lotniczej. Do Zawodów zgłoszono 62 modele, w tym:

w kat. A modeli szybowców szkolnych 15
w kat. B „ „ kadłubowych 31
w kat. C „ „ bezogonowych 5
w kat. D „ kadłubowych z napędem gumowym 5
w kat. E „ z silniczkami spalinowymi 3
w kat. F „ wodnosamolotów z napędem gumowym 2
w kat. G „ specjalnych 1

Pogoda, jak zwykle w Zielone Święta zrobiła kaprys w postaci obowiązkowej burzy i porywistego wiatru. Mimo to wyniki uzyskane przez poszczególne modele można uważać jako zupełnie zadawalające.

Najlepszy wynik uzyskał model szybowca kadłubowego J—12 K, wykonany przez Kulsa Zdzisława w Warszawskiej Modelarni Lotniczej. Model ten znikł z pola widzenia po 15 min. i 4 sek. lotu. Dalsze stosunkowo niezłe wyniki uzyskali:

2) Gall Jerzy — (model PE—35 „Senior“) osiągając czas 3 min. 4 sek.

3) Falęcki Julian — czas 2 min. 15 sek.

4) Epsztein Paweł — czas 2 min. 12 sek.

Wszyscy z grupy Amatorów, w kategorii modeli szybowców kadłubowych.

W wyniku przeprowadzonych Zawodów Komisja wyznaczyła na II-gie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających następującą ekipę zawodników:

Grupa I-sza Juniorzy: — Kantorski Jerzy.

Grupa II-go Amatorzy: — 1) Kuls Zdzisław, 2) Gall Jerzy, 3) Komuda Lech.

Grupa III-cia Instruktorzy: — 1) Jastrzębski Jan, 2) Gryglicki Zdzisław.

Na marginesie zawodów chciałbym poruszyć pewne sprawy, które mi się nasunęły w czasie trwania zawodów. Są to: 1) brak koleżeństwa u poszczególnych zawodników oraz 2) zupełny brak dyscypliny startowej. Instruktorzy powinni więcej zwracać uwagę na wzajemną pomoc u modelarzy. Powinni wdrażać już za młodu swym uczniom karność i przestrzeganie porządku, ustalonego przez Komisję Zawodów.

Poza tym, każdy Instruktor musi zawczasu zapoznać swego ucznia z techniką wypuszczania modelu, a nie dopiero instruować go na samym starcie i to na oczach komisji.

Dalej zawody mają na celu także między innymi wyrobienie wśród uczestników szlachetnej rywalizacji, a nie zawiści grupowej.

Modelarze muszą sobie wzajemnie pomagać, a nie od siebie stronić. Wszak dzisiejszy modelarz — to jutrzejszy pilot, konstruktor czy skoczek spadochronowy. A wśród tych ludzi koleżeństwo musi kwitnąć przede wszystkim. Stanowimy wszyscy jedną wielką rodzinę lotniczą, która służy jedynemu celowi — dobru Polski, dbajmy więc o to, aby ten cel rzeczywiście osiągnąć.

HEJDUK JERZY
Naczelnik Wydziału
Modelarstwa Lotniczego
Ligi Lotniczej

POKŁADOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI HAWKER „SEA FURY”

Hawker „Sea Fury" jest jednym z najnowszych samolotów marynarki brytyjskiej. Jest to dolnopłat, konstrukcji całkowicie metalowej. Płaty dla ułatwienia hangarowania na lotniskowcu są składane, przy pomocy mechanizmu hydraulicznego. Podwozie, o szerokim rozstawieniu kół, chowane jest do wewnątrz w płaty i kadłub. Silnik Bristol „Centaurus" XVIII mocy 2 400 KM, osłonięty jest całkowicie okapotowaniem NACA. Wlot powietrza do gaźnika umieszczony jest z lewej strony kadłuba, w krawędzi natarcia płata. Z obu stron w płacie znajdują się również otwory dla wlotu powietrza do chłodnicy oliwnej. Kabina pilota osłonięta jest pokrywą oprofilowaną z Perspex'u, dając doskonałą widoczność. Śmigło metalowe, pięcioramienne, o nastawnym skoku w granicach 29^0 — 64^0.

Poza właściwym swoim przeznaczeniem „Sea Fury" może być zastosowany jako bombowiec, zabierający 2 bomby o wadze 450 kg każda. Uzbrojenie stanowią cztery działka 20 mm, wbudowane parami wewnątrz płatów, oraz 600 szt. amunicji.

Główne dane techniczne:
Rozpiętość — 11,72 m
Długość — 10,55 m
Wysokość — 3,75 m
Wysokość z płatami złożonymi — 4,91 m
Rozpiętość klap — 5,76 m
Średnica śmigła — 3,89 m
Szerokość podwozia — 3,66 m
Średnia głębokość płatów — 2,33 m
Pow. nośna — 26 m^2
Obciążenie na 1 m^2 — 203,7 kg
Zapas paliwa — 909 l
Ciężar całkowity — 5 450 kg

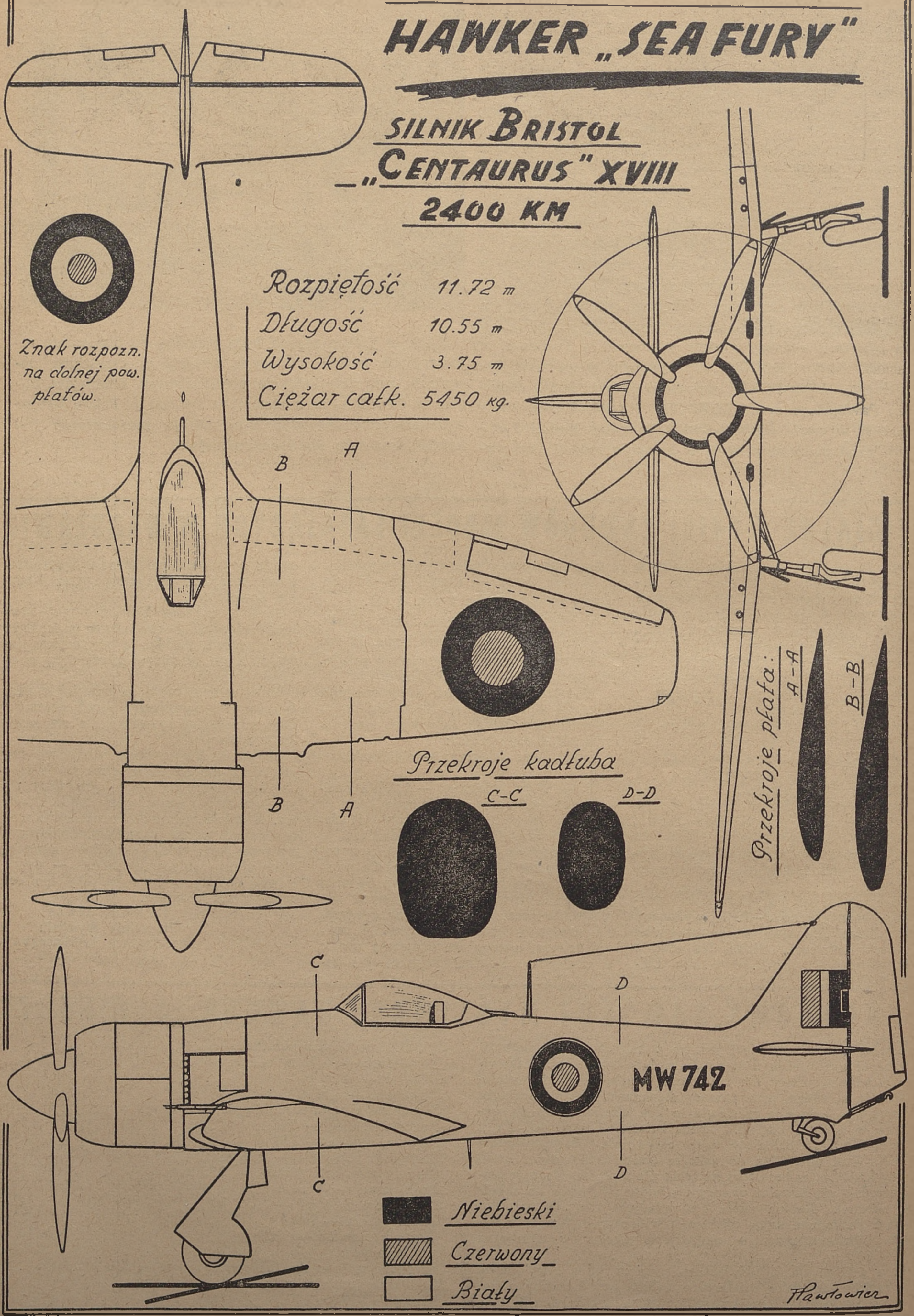
Wyczyny:
Szybkość maksymalna na wys. 5 500 m — 740 km/godz.
Czas wznoszenia na wys. 9 150 m — 8 min
Zasięg — 836 km.

F. P.

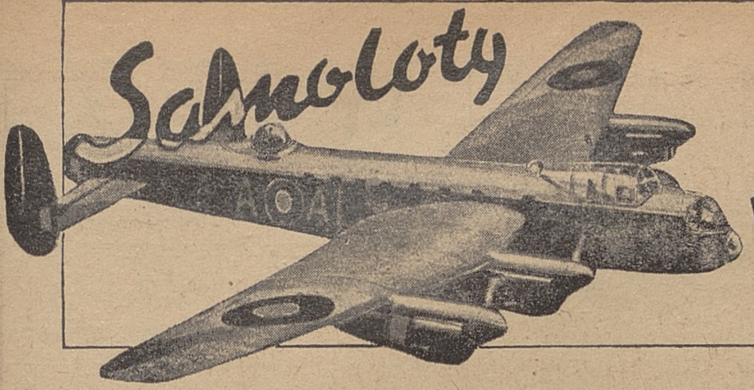
HAWKER „SEA FURY"

SILNIK BRISTOL „CENTAURUS" XVIII 2400 KM

Rozpiętość	11.72 m
Długość	10.55 m
Wysokość	3.75 m
Ciężar całk.	5450 kg.



Samoloty minionej wojny



SAMOLOTY BRYTYJSKIE

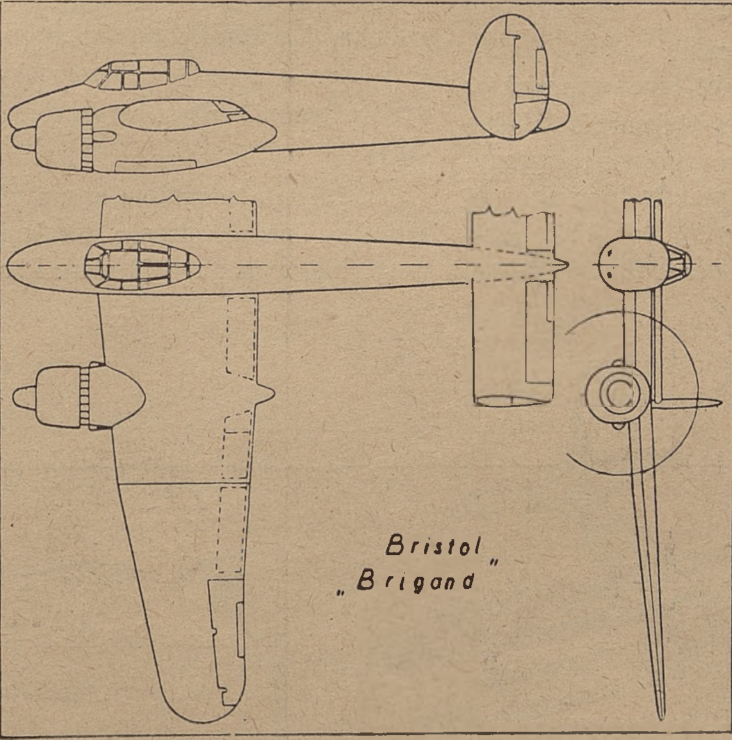
VII

Gloster „Meteor“ pierwszy angielski samolot z napędem odrzutowym, zwalczał również bomby V 1. Dokładny opis tego samolotu był podany poprzednio.

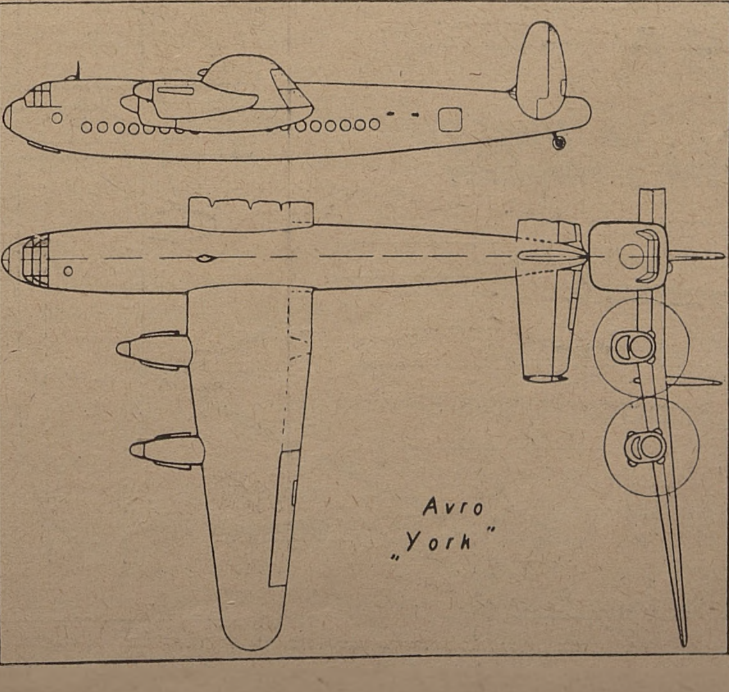
Bristol „Brigand“ samolot obrony wybrzeża i niszczycielski, użyty w 1945 roku. Konstrukcja całkowicie metalowa, kadłub skorupowy, podwozie chowane w gondole. Silniki Bristol Centaurus 57 (2 800 KM na 250 m). Wyposażony w aparat radarowy. Śmigło 4-ramienne Rotol. Załoga 3 osoby.

Avro „York“. Pierwszy samolot pasażerski przeznaczony do transportu wojska lub towaru, zbudowany w czasie wojny (1944 rok). Jest to właściwie wersja Lancastera, lecz bardzo silnie zmodyfikowana, z uwzględnieniem kształtów aerodynamicznych i większej stateczności (trzeci statecznik pionowy). W czasie wojny odbywał loty transatlantyckie, wioząc towar. Jest to pierwsza próba przystosowania samolotów wojskowych do celów transportu i komunikacji, charakterystyczna ze względu na swą wczesną datę. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło 4-dzielne, kadłub skorupowy. Silniki Rolls-Royce Merlin XX lub XXVIII (moc startowa 1400 KM). Załogę stanowią 4 osoby.

Poza tymi samolotami można jeszcze wymienić Vickers „Warwick“, ulepszoną wersję Wellington'a i Armstrong-Withworth „Albemarle“ jedyny angielski bombowiec o trójkołowym podwoziu, używany do holowania szybowców.



rozpiętość m	22,05
długość m	14,14
powierzchnia nośna m²	66,7
wydłużenie skrzydła	-
ciężar pustego kg	12450
ciężar w locie kg	17400
obciążenie płata kg/m²	260
obciążenie mocy kg/KM	3,1
szybkość na wysokości	575 / 4100
zasięg km	3180
pułap m	7800
uzbrojenie: 4 działka 20 mm, 1 ruchomy km, 1 torpeda lub 10 pocisków rakiet. (27 kg)	



rozpiętość m	31,09
długość m	23,77
powierzchnia nośna m²	120
wydłużenie skrzydła	6 2
ciężar pustego kg	17860
ciężar w locie kg	32080
obciążenie płata kg/m²	268
obciążenie mocy kg/KM	6,6
szybkość na wysokości	483 / 6180
zasięg km	1600
pułap m	6 900
uzbrojenie: 50-56 pasażerów	



MODEL NA UWIĘZI

Duże zainteresowanie modelami typu U-Control (myślę, że po polsku najodpowiedniejszą będzie nazwa „na uwięzi") u nas w kraju, z pewnością zachęca wielu modelarzy do samodzielnych konstrukcji. W celu zaznajomienia naszych czytelników z koncepcją tego rodzaju modeli, podaję typowy przykład szkolnego U-Controla budowanego w Ameryce.

Model ten konstr. Johna Franklina o nazwie „Mi Bipe" zaprojektowany został do wykonania z balsy z silniczkiem na zapłon elektryczny. Mimo to po przestudiowaniu rysunku można przy odrobinie staranności wykonać ten model z krajowych materiałów stosując silnik np. Gadomskiego. Całość wypadnie niewiele cięższa od oryginału, gdyż zyskujemy na wadze, ażurując żebra i kadłub. Odpadają również: bateria, cewka, przewody i kondensator. Sam model przedstawia się dość efektownie, przypominając kształtem sportowy dwupłat.

Konstrukcja modelu bardzo uproszczona. Kadłub składa się z płaskich ścianek bocznych wzmocnionych wręgami. (Rys. perspektywiczny).

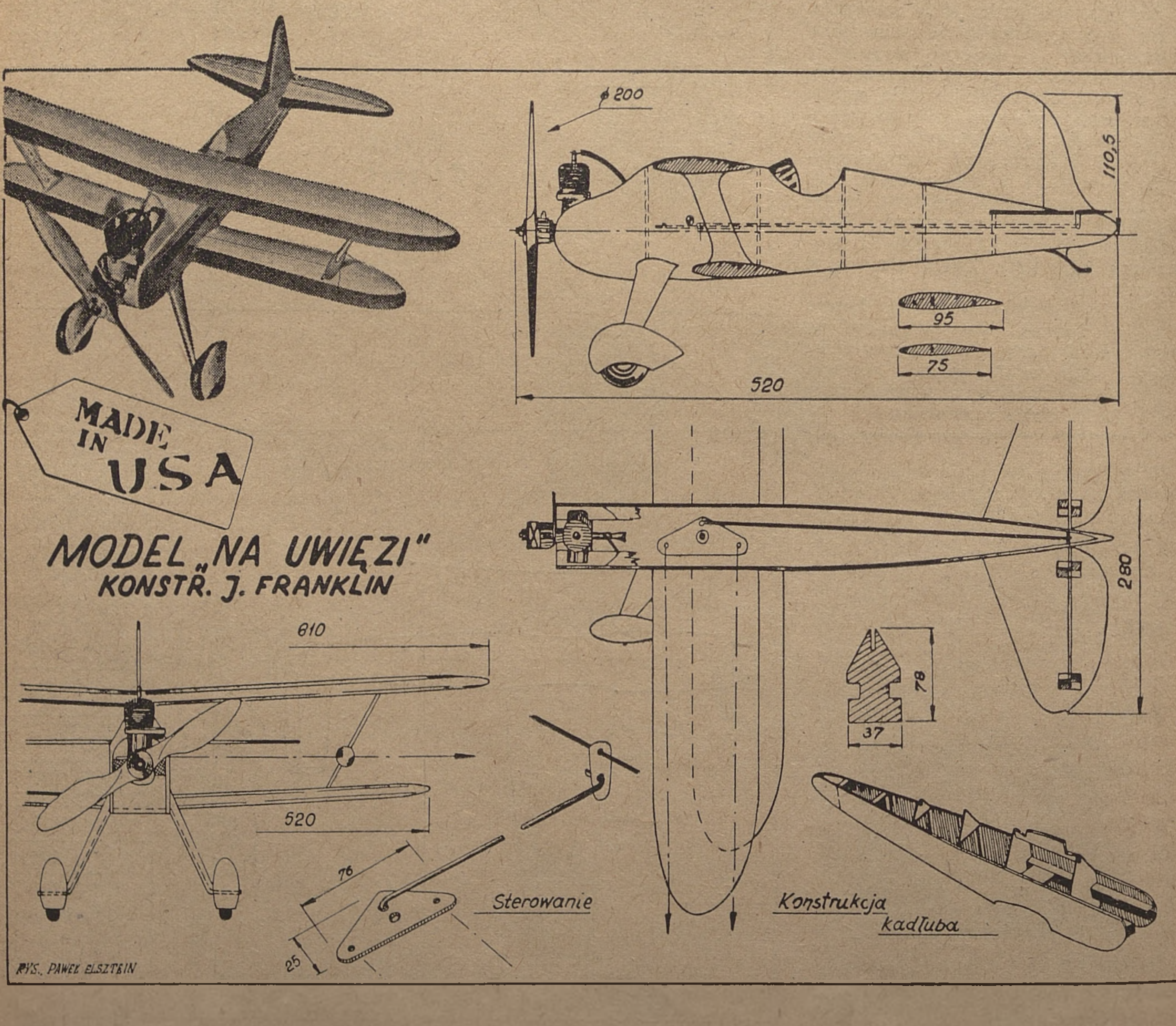
Skrzydła zamocowane są na piramidce. Opis urządzenia sterowniczego nie wymaga objaśnień. Profil skrzydeł dwuwypukły, można dobrać wg danych zamieszczonych w zeszłorocznym numerze SiM-u.

Stateczniki profilowane, wykonane są z jednego kawałka materiału. Ster wysokości zamocowany jest na ośce stalowej, przylutowanej do dźwigni sterowniczej.

Ster przytwierdzony jest do statecznika paskami płótna, co wystarcza w zupełności do łatwego nim poruszania.

Łoże silnika składa się z dwóch listew wklejonych pomiędzy wręgi i ściany kadłuba. Układ ten jest zależny od typu silnika.

P. E.



REKORD SKOKU Z NAJMNIEJSZEJ WYSOKOŚCI

W dniu 30 marca br. w czasie trwania akcji ratowniczej dla powodzian, przeprowadzanej przez jednostki lotnicze W.P., porucznik pilot Litwiński ustanowił nowy rekord Polski w skoku spadochronowym z najmniejszej wysokości. Rekord ten został ustanowiony w następujących okolicznościach: zadaniem Lotnictwa w tym okresie było dostarczenie ludności odciętej przez powódź, od centrów dostaw i znajdującej się na małych skrawkach ziemi, żywności, medykamentów oraz paszy dla żywego inwentarza. Wszelki dojazd był niemożliwy. Poza tym zaszła również konieczność bezpośredniego kontaktu z powodzianami, w celu wybrania odpowiedniego miejsca do lądowania samolotu sanitarnego dla zabrania chorych. W praktyce jednak nawiązanie kontaktu z powodzianami nastręczało olbrzymie trudności. Zrealizować można było to jedynie przez skok spadochronowy, który z powodu niezmiernie małej przestrzeni lądowania był ogromnie niebezpieczny. Ponieważ



jednak sytuacja nagliła, postanowiono zaryzykować.

W dniu 30 marca br. samolot pilotowany przez mjra Bydlińskiego wystartował na miejsce. Skok miał wykonać czołowy instruktor spadochronowy por. Litwiński. Skrawek ziemi, na którym miało się odbyć lądowanie, wynosił zaledwie kilkadziesiąt metrów, wskutek czego skok musiał się odbyć z minimalnej wysokości. Wykonano go z wysokości 120 metrów, tym samym por. Litwiński ustanowił nowy rekord Polski, wynoszący poprzednio 200 m. Nowy rekordzista Polski, por. pil. Litwiński zajmuje obecnie stanowisko szefa wydziału spadochronowo-desantowego w Dowództwie Lotnictwa W.P. Służbę wojskową rozpoczął w roku 1936 wstępując do Of. Szkoły Lotniczej w Dęblinie, którą ukończył w roku 1937 jako prymus. Z chwilą wstąpienia na tereny polskie I Armii W.P., zgłosił się natychmiast do służby i jako instruktor spadochronowy brał udział w organizowaniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Zamościu, a następnie w Dęblinie, już jako szef służby spadochronowej. Na tym stanowisku wyszkolił ponad 700 podchorążych oraz zorganizował wszelkie imprezy spadochronowe, m. inn. wielki desant próbny na Święcie Lotnictwa w Bydgoszczy, w którym wzięło udział 157 skoczków. Jako pierwszy w Polsce por. Litwiński wykonał setny skok, zdobywając tym samym tytuł mistrza spadochronowego (obecnie przekroczył już cyfrę 115).

„NA ŚWIAT WYPEŁZNĄŁ SZARY MROK"

Był to jeden z nielicznych pięknych wiosennych wieczorów. Zachodzące słońce, jak ognista kula wisiało nisko nad czarnym laskiem. Ostatnie jego promienie muskały błotnistą drogę i nadaremnie szukały chmurek na bezdennym lazurze nieba.

Wesoła lotnicza brać ładuje się na maszynę. Śmiechy, dowcipy, nawoływania. Jeszcze jeden rzut oka dowódcy — są wszyscy. Można jechać!

Lotnisko. Tu wre już praca. Nasi technicy witają nas, umorusani jak diabły. Tylko oczy błyszczą przy meldunku, że „wszystko w porządku".

Piloci przyjmują maszyny. Warkot próbowanych silników ożywił wszechwładną dotychczas ciszę.

A tymczasem na świat wypełznął szary zmrok. Cudowna różnorodność barw, gra świateł i cieni, wszystko, co jak samo życie cieszyło oko swymi kontrastami, swą różnorodnością — wieczór zaklął w swoistą na wpół tylko realną symfonię odcieni szarości.

Wtem, z uśpienia tego wyrywa jednostajnie mroczną płachtę lotniska jeden, drugi, trzeci czerwony ogieniek. Już martwa przed chwilą przestrzeń znów żyje, znów pulsuje pracą. Po pokrojonym ognikami lampek na pasy i strefy lotnisku kołują łyskające reflektorami i prychające ogniem z rur wylotowych — samoloty. Niebo tną bajecznymi barwami smugi rakiet. Jak błędne ogniki błyskają na starcie lampki mechaników. W tym blednie cały ten chaos światełek. Oto otwiera potężne swe oko reflektor. Po jego promieniu, ostro wycinającym się z ciemności, jak po twardej drodze wśród nicości otoczenia wypływa z tej otaczającej i pochłaniającej wszystko nocy mały, śmiesznie pyrkający samolot. Usiadł. Oko reflektora gaśnie. Chwilę skaczą po nierównym gruncie barwne ognie pozycyjne i samolot zakołowuje na linię startu.

Teraz na nas kolej. Ostatnie sprawdzenie danych na lot. Wsiadamy. Zaprychał motor. Podskoczył kilka razy samolot na wybojach pola startowego — pochłonęła nas noc. W dole tylko czarniejsze niż otoczenie — plamy lasów, wijąca się wstęga rzeki, tu i ówdzie niewyraźne kontury wiosek, z rzadka tylko znaczące się świetlnymi punkcikami.

Poprzez bezkresy nocnych otchłani w magiczny sposób prowadzą nas fosforyzujące tarcze zegarów i świecąca się niesamowicie strzałka busoli.

Wyliczony czas dobiega końca. Zamrugały ognie pozycyjne samolotu. Opisała olśniewająco-biały łuk wystrzelona rakieta. I o dziwo! Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej wykwitają w ciemności ognie startowe. Rozbłyska potężne oko reflektora. Jeszcze chwila i odczuwamy pod nogami twardy grunt lotniska.

I znów świeże maszyny startują w ciemność.

Dopiero szary świt odprowadzi zmęczonych, ale zwycięskich lotników do domu.

R. U.



NA SZCZĘŚCIE WRÓCIŁEM DO DOMU...

dr FERR

Nareszcie mogę wszystkich moich ocznych korespondentów zaspokoić.

Dojechałem szczęśliwie do domu i zajrzałem do książki.

A oto wymagane przed wojną ostrości wzroku od personelu latającego: piloci obserwatorzy wojskowi: ostrość każdego oka 1,0 lub 0,9, jednak przy obuocznej ostrości wzroku 1,0 bez szkieł poprawczych. Grupa techniczna: 0,8 ze szkłami (dla każdego oka). Mechanicy naziemni: 0,4 bez szkieł. Piloci i obserwatorzy lotnictwa komunikacyjnego: ostrość każdego oka 1,0 — 0,9 bez szkieł poprawczych.

Piloci turystyczni: (uwaga Simkarze! Uwaga!) — ostrość każdego oka... ze szkłami poprawczymi 0,7. (Myślę, że kandydaci na pilotów odetchnęli).

Uwaga! jeszcze jeden raz: piloci szybowcowi i balonowi: ostrość każdego oka ze szkłami poprawczymi — 0,7. (odetchnęli znowuż najmłodsi Simkarze i na pewno rzucili czytanie dalszego ciągu i pobiegli sprawdzać ostrość swego wzroku przy pomocy tablic Snellena).

Skoczek spadochronowy powinien posiadać ostrość wzroku oka lepszego = 0,6. Instruktor skoków spadochronowych powinien każdym okiem bez szkieł widzieć 0,6.

Tak, moi kochani. Wszyscy odetchnęliście. Ale zapominacie, że to wszystko było przed wojną i że teraz czasy się zmieniły. Zacznijcie się z powrotem martwić, gdyż jest czego.

Dotychczas bowiem (t.zn. po wojnie) posiadamy przepisy dla kwalifikowania personelu latającego wojskowego, o komunikacyjnym, szybowcowym, turystycznym jeszcze się wstydliwie milczy.

Natomiast przepisy dla kandydatów do szkół lotniczych obowiązujące obecnie są nieco łagodniejsze od przedwojennych, gdyż wymagają od kandydatów ostrości wzroku nie niżej 0,8 na każde oko bez szkieł poprawczych. Dla wstępujących do szkół strzelców bombardujących i strzelców radiotelegrafistów nie niżej 0,8 na jedno i 0,5 na drugie oko.

Dla mechaników odnośne przepisy przewidują wymaganą ostrość wzroku każdego oka 0,8 ze szkłami poprawczymi.

Naturalnie omyliłby się ten, kto by sądził, że przy badaniu kandydatów lekarz-okulista zwraca jedynie uwagę na ostrość wzroku. Niestety, muszę Was znowuż zasmucić i przypomnieć, że istnieje cały skomplikowany labirynt badań okulistycznych, o których już częściowo wspominałem, jak na przykład o badaniu poczucia barw, albo o badaniu oceny odległości, ale te jeszcze są niczem w porównaniu z pozostałymi, ukrytymi przed oczami profanów, a które na przykład potrafią określić ostrość wzroku bez współpracy badanego, bez czytania tablic Snellena, a jedynie przez badanie odbitych obrazów od środowisk załamujących oka, albo badanie lampy szczelinowej, albo określania pola widzenia, które to badanie przypomina czasy średniowiecznych astrologów z kabalistycznymi wykresami, albo wykrywanie ukrytych zezów przy pomocy krzyża Maddoxa., albo „zwyczajne" oglądanie dna oka.

Nadmienić również muszę, że wszystkie wspomniane metody dotyczą raczej badania oka wewnętrznego, a istnieje przecież cały szereg stanów uszkadzających oko z zewnątrz, na które trzeba koniecznie zwrócić uwagę. Wystarczy wspomnieć o jaglicy, czyli egipskim zapaleniu oczu (trachoma).



Zresztą musicie kochani Simkarze pamiętać o tym, że jaglica dyskwalifikuje kandydata do służby w powietrzu. Dyskwalifikuje podobnie jak i wszystkie przewlekłe, nie poddające się leczeniu zapalenia brzegów powiek i spojówek, co chyba nie wymaga specjalnych objaśnień, gdyż służba w powietrzu sprzyjałaby jedynie pogarszaniu się tych stanów chorobowych, a przecież w lotnictwie nie chodzi o to, ażeby człowiekowi dokuczyć.

Tak samo dyskwalifikują wszelkie stany zapalne specyficzne (jak np. gruźlicze) spojówek.

Ale pamiętać musimy o tym, że jaglicę można wyleczyć, że jaglica leczona starannie i dokładnie i przez odpowiedni okres czasu ustępuje zupełnie, a oko powraca do takiego stanu, że nawet doświadczony okulista może mieć trudności w rozpoznaniu przebytego cierpienia.

Poza tym należy również pamiętać o tym, że jaglica uznana jest za chorobę społeczną, i jako taka leczona jest **bezpłatnie** we wszystkich ośrodkach zdrowia, gdzie również można otrzymać wszelkie wskazówki higieniczne o zapobieganiu występowaniu choroby, wśród których najważniejszymi są: nie dotykanie oczu brudnymi rękoma, oraz używanie własnego, czystego ręcznika (nie mówiąc już o nie myciu się w jednej misce z wodą kilku osób).

Jeżeli za tym wśród Simkarzy znajdzie się taki, który choruje na jaglicę, niechże pamięta o tym, że los jego dalszej kariery lotniczej jest tylko w jego własnym ręku, że jedynie wytrwałym zgłaszaniem się do lekarza i sumiennym wykonywaniem przepisanego leczenia będzie mógł się bez śladu wyleczyć i uniknąć smutnych powikłań, jakie niekiedy w przebiegu jaglicy występują (a występują jedynie przy zaniedbywaniu leczenia).

Z KRAJU

KOMUNIKAT
Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej urządza egzaminy piśmienne dla uczestników teoretycznego kursu szybowcowego. Egzaminy odbędą się dla grupy A w dniu 24.6.47 r. z następującym porządkiem:

godz. 10 — 10.50 egzamin z
godz. 11 — 12 egzamin z aerodynamiki,
meteorologii,
godz. 15 — 15.50 egzamin z budowy szybowców i technologii materiałów lotniczych.

Dnia 26 bm. dla grupy B z porządkiem jak dla grupy A.

Przed egzaminem należy opłacić 40 zł na koszt druku dyplomów i papieru do pisania pracy egzaminacyjnej.

Dnia 1.8 o godz. 10.00 zostaną ogłoszone wyniki egzaminów oraz rozdane dyplomy.

Komisja naukowo - wydawnicza Sekcji Lotniczej K.M.S.P.W. w celu ułatwienia przygotowania się do egzaminów wydała skrypt, ze wszystkich przedmiotów, opracowany przez wybitnych fachowców.

Informacje u portiera w gmachu kreślarni, ul. Koszykowa 75.

ELIMINACYJNE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH OKRĘGU ŚLĄSKA CIESZYŃSKIEGO

Dnia 1 czerwca br. odbyły się na lotnisku w Aleksandrowicach eliminacyjne zawody modeli latających Okręgu Śląska Cieszyńskiego.

W zawodach brało udział 24 modelarzy z 27 modelami. Z Aeroklubu Cieszyńskiego, z modelarni II Kolejowej Dr. Harcerskiej w Dziedzicach, oraz z modelarni Instytutu Szybowcowego w Bielsku — Białej.

Zawodnicy modelarni Instytutu Szybowcowego w Bielsku stanęli do zawodów z 12 modelami (z ogólnej liczby 19) własnej konstrukcji, osiągając dobre wyniki.

Modelarnia ta jest jedną z najlepiej rozwijających się na Śląsku Cieszyńskim, co jest niewątpliwie zasługą samego kierownika ob. prof. Porębskiego.

Spośród juniorów startowało 7-miu zawodników, z grupy amatorów 17.

Z osiągniętych wyników najlepszy czas uzyskał „Smyk" Rodaka Kazimierza z Dziedzic, którego model po 19 minutach lotu zniknł z pola widzenia; modelu nie odszukano.

Model „Czajka" konstrukcji własnej Bodzewicza Tadeusza z Bielska - Białej uzyskał czas 14 minut 29 sek.

Model „Jur" Rokosza Stanisław z Dziedzic utrzymał się w powietrzu przez 14 minut 24 sek.

Model „Smyk" Małysa Eugeniusza z Bielsko - Białej uzyskał czas 6 minut.

Inne modele miały wyniki od minimum wymaganego regulaminem do 2 minut.

Zawodom przyglądały się liczne rzesze zainteresowanych małym lotnictwem: młodzież i starsi.

(ko)

Z DZIAŁALNOŚCI KOŁA LOTNICZEGO POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ W GLIWICACH

Koło Lotnicze Politechniki Śląskiej w Gliwicach powstałe z zastępu lotniczego Z. H. P. przy Polit. Śląskiej rozwinęło szerszą działalność w pierwszej połowie 1946 r.

W miesiącach letnich tegoż roku 2 członków Koła uzyskało kat. „C", a 17 kat. „B" pil. szyb.

Z chwilą utworzenia się Zarządu Koła, którego kuratorem został inż. T. Dziulak, stworzono sekcję motorową, szybowcową, spadochronową, modelarską oraz naukowo - propagandową.

Sekcja motorowa, która liczy 3 członków, uzyskała szkolenie dla 2 pilotów na lotnisku w Katowicach. W bieżącym roku sekcja szybowcowa zorganizowała teoretyczny kurs wyszkolenia szybowcowego, którego słuchaczami oprócz studentów Pol. Śl. byli także uczniowie szkół średnich, harcerstwo oraz młodzież pracująca zawodowo. Ponadto sek. szyb. zorganizowała w kwietniu br. na lotnisku w Katowicach treningi za wyciągarką.

W związku z zbliżającym się sezonem letnim, członkowie Koła odbędą szkolenie w kat. „B" i kat. „C" na szybowiskach w Żarze i Goleszowie.

Sekcja spadochronowa, która liczy 2 skoczków spadochronowych skierowała 3 członków na kurs instruktorów spadochronowych do Warszawy.

Sekcja naukowo - propagandowa zorganizowała w początkach bieżącego roku szereg imprez, jak bal lotniczy, odczyt inż. T. Dziulaka, z którego dochód wynosił 37 587 zł z czego część w remanencie towarowym. Sekcja uruchomiła także 2 gablotki informacyjne oraz opracowała projekt nowej książki lotów pil. szyb. Po szeregu trudnościach organizacyjnych i finansowych Koło Lotnicze Politechniki Śląskiej w Gliwicach rozwija coraz szerszą działalność.

J. K.

SZKOŁA PILOTÓW W LIGOTCE DOLNEJ ROZPOCZYNA SZKOLENIE

W dniu 11 maja br. w Państwowej Szkole Pilotów w Ligotce Dolnej na Śląsku odbyło się uroczyste otwarcie pierwszego kursu w bieżącym sezonie. Po mszy polowej i poświęceniu sztandaru szkoły, wygłoszono okolicznościowe przemówienia. Delegacja uczniów otrzymała z rąk przedstawiciela Departamentu Lot. Cyw., radcy Kusnerza, piękny trójkątny proporzec koloru błękitnego. Na proporcu tym oprócz emblematu szkoły haftowane będą również każdorazowe oznaki kursów pilotażu.

Uroczystość zakończyła się lotem grupowym pięciu maszyn motorowych i akrobacją szybowcową, wykonaną przez pilota Tadeusza Kiełbasę na „Bebiku".

Kilkudziesięciu pełnowartościowych uczniów po zakończeniu szkolenia przejdzie na treningi do swoich aeroklubów, zasilając jeszcze w tym roku szeregi czynnych pilotów sportowych.

N. B.

UKONSTYTUOWANIE ZARZĄDU POMORSKIEGO OKRĘGU LIGI LOTNICZEJ

W sali posiedzeń Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego odbyło się zebranie organizacyjne Ligi Lotniczej Województwa Pomorskiego z udziałem przedstawicieli władz, instytucji, wojska, związków zawodowych oraz społeczeństwa.

Po zreferowaniu przez inż. Leję celów i zadań Ligi Lotniczej dokonano wyboru Zarządu Okręgu Pomorskiego Ligi Lotniczej, w skład którego weszli: przewodniczący, wojewoda pomorski — ob. W. Wojewoda, wiceprzewodniczący — prezydent miasta Inowrocławia, ob. Adamowicz, sekretarz — ob. Wojciechowski, skarbnik — prezydent miasta Bydgoszczy, ob. Twardzicki.

W najbliższych dniach Zarząd Okręgu Pomorskiego Ligi Lotniczej rozwinie działalność organizacyjną na terenie całego województwa. Wszyscy obecni na zebraniu zgłosili jednogłośnie swoje przystąpienie na członków rzeczywistych.

(ko)

UWAGA MIESZKAŃCY WOJ. ŚLĄSKO-DĄBROWSKIEGO.

Biorący udział w Zawodach Modeli Latających Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego w dniu 1.VI.1947 r. model latający ob. Zdżałka z Chorzowa, wylądował poza polem widzenia w niewiadomym miejscu. Kolor modelu biało-czerwony. Rozpiętość skrzydeł 2,5 m. Wszystkich tych, którzy odnajdą zagubiony model, wzywa się do powiadomienia o tym Urząd Wojewódzki w Katowicach, IV piętro, pokój 519.

DO P. T. CZYTELNIKÓW

W poprzednim N-rze S i M-u 24 (52) z powodu niedopatrzenia drukarni na stronie 288 została odwrócona klisza przedstawiająca balon braci Mongolfier.

Za powyższy błąd najmocniej Czytelników przepraszamy.

REDAKCJA

POCZTA lotnicza

Ob. A. Doniewski — Wrocław. W chwili zrzutu 10-cio tonowej bomby, równowaga sił, działających na samolot, zostaje naruszona i wobec tego, że udźwig przewyższa siłę ciężkości, samolot doznaje pchnięcia w górę. Pilot oddaje lekko drążek sterowy i w ten sposób doprowadza samolot znów do równowagi.

P. Z.—Bytom. Śmigłowiec na str. 12 w Nr. 8 „Skrzydlatej Polski" z 1946 r., to Sikorski R—6. Opisy, jak również i rysunki przedwojennych polskich samolotów zamieścimy. Również o samolotach asymetrycznych napiszemy obszerniej. Znaki rozpoznawcze samolotów całego świata zamieścimy w jednym z numerów w miesiącu lipcu. Dziękujemy za życzenia i przesyłamy pozdrowienia.

Ob. Jasiński Adam — Radom. Wspomnianych pism niestety nabywać nie można.

Ob. Teresa A. — Lubań. Z wielką przykrością musimy zakomunikować, że dziewcząt do wojskowych szkół lotniczych nie przyjmuje się.

M. S. — W-wa, Żoliborz. Proszę zgłosić się do Redakcji w godz. 8 — 15-tej do chor. Elszteina. Chcielibyśmy o poruszonej przez Was sprawie porozmawiać z Wami osobiście.

Ob. Łazarz Jan — Dębica. Powtarzamy jeszcze raz: wszelkie podania o przyjęcie do Wojskowych Szkół Lotniczych należy kierować na adres najbliższej RKU.

Dh Orkan Kielecki. Znaczek harcerskich drużyn lotniczych nie został jeszcze ustalony. Prosimy o przesłanie nam zdjęć z kursu spadochronowego. Będzie nam bardzo przyjemnie, jeśli odwiedzicie naszą redakcję.

Ob. Lewinger Janina — Wadowice. 1. Przypuszczamy, że do tego czasu ukaże się już podręcznik teoret. kursu szybowcowego. 2. 992 km/godz. 3. Royal Air Force (Królewskie Siły Powietrzne) 4. Nie wiemy. Postaramy się zdobyć wiadomości. 5. Zależne od Komisji lotniczo - lekarskiej.

Ob. Majewski Zbigniew — Szprotawa. W sprawie teoretycznego kursu szybowcowego radzimy zwrócić się do najbliższego Aeroklubu w Jeleniej Górze (ul. Osóbki Morawskiego 19). Komplet SiM-u za ubiegły rok wysłaliśmy.

Sierż. rez. Rogosz Leszek — Płock. Uważamy, że najodpowiedniejsza będzie praktyka warsztatowa, przy której możecie na kursach wieczorowych ukończyć szkołę średnią, a następnie kształcić się dalej. Radzimy Wam zwrócić się do Okręg. Warsztatów Szybowcowych w Bydgoszczy, gdzie przypuszczalnie z Waszymi kwalifikacjami uzyskacie pracę.

Dh Górniak Jerzy — Janowice. Macie jeszcze dwa lata czasu (wymagany wiek 18 lat). Radzimy za wszelką cenę zdać maturę, bez tego będzie trudno. Przyznajemy Wam prenumeratę ulgową.

Ob. Dzierżkowski Adam — Włoszczowa. Ukończenie politechniki nie jest wcale warunkiem przyjęcia do O. S. L. Natomiast wstąpienie do O. S. L. zobowiązuje do zawodowej służby w lotnictwie wojskowym. Wydziałów lotniczych na politechnikach jeszcze nie ma. Istnieją sekcje, względnie studia lotnicze wydz. mechanicznego lub komunikacyjnego. Przypuszczamy, że jako inżynier lotniczy znajdziecie pracę w lotnictwie wojskowym. Z Waszych uwag i propozycji częściowo skorzystamy. Dziękujemy za słowa uznania.

Ob. Paszkiewicz Jerzy — Klimontów. Przyjęcie na Politechnikę uzależnione będzie od wyników egzaminu wstępnego. Będziecie musieli przerobić brakujący materiał z matematyki i fizyki.

Ob. Selner Wiesław — Siedlce. Pomysł Wasz ze wszech miar godny jest realizacji. Zwróćcie się do Wydz. Modelarskiego L. L. (W-wa Nowogrodzka 49) z prośbą o pomoc. Dziękujemy za życzenia.

„A — B" — Ostróda. Możecie ubiegać się o przyjęcie do Podof. Szkoły Lotn. Należy wnieść podanie do najbliższej R. K. U. Tam udzielą Wam informacji w sprawie terminów. Na pozostałe pytania udzieli Wam odpowiedzi administracja.

Ob. Zieliński Jan — Wrocław. Pociski rakietowe zawieszone są na szynach pod skrzydłami lub kadłubem. Posiadają one kształt pocisku artyleryjskiego, zakończonego rurą, w której mieści się materiał palny, dający napęd. Wypuszcza się je z lotu koszącego lub nurkowego. Posiadają ładunek kruszący lub zapalający. W lotnictwie polskim używane są na samolotach Ił—2.

Ob. Wyganowski Tadeusz — W-wa. Radzimy Wam drogą służbową napisać raport do D-cy, z prośbą o przeniesienie. Podkreślcie te same argumenty, co w liście do nas.

Dh Brzoza Adam — Legnica. Hymn lotników wydrukujemy w Nr 28 „SiM".

Ob. Wiśniowski Janusz — Radom. Nie przejmujcie się! Uprawiajcie gimnastykę, a przez rok wszystko może się zmienić na lepsze. W ostateczności pozostaje zawsze jeszcze lotnictwo sportowe.

Ob. Brożek Tadeusz z Jedlinia. Wątpliwe, czy uda Wam się uzyskać duplikaty zaginionych dokumentów. Radzimy Wam poprosić kolegów, o których piszecie, by w obecności notariusza złożyli odpowiednie zeznanie. Wtedy otrzymacie urzędowe zaświadczenie, które może te dokumenty zastąpić.

Dh Deptuła Leszek —Toruń. Krzyżówka dobra — niestety nie nadaje się dla nas, gdyż nie posiada charakteru lotniczego, „Humor" mało dowcipny. Opracujcie jakąś łamigłówkę czysto lotniczą! Przyznajemy Wam prenumeratę ulgową.

Ob. Pilwiński Zygmunt — Lidzbork Warm. ul Kościelna 38, woj. Olsztyn — ma lat 18, bardzo interesuje się lotnictwem, chce zostać pilotem — pragnie nawiązać korespondencję z kolegą o tych samych zainteresowaniach i w tym samym wieku. Kto napisze?

Ob. Marcinkiewicz Andrzej — Jaworzno. Najlepiej jest czytać w pozycji siedzącej przy dobrym, ale i nie rażącym oświetleniu. Pisał już o tym dr Ferr w jednym ze swoich artykułów.

Ob. Lenkow Wojciech. — Wrocław. Radzimy przede wszystkim ukończyć gimnazjum. Potem dopiero można będzie zadecydować o dalszej przyszłości. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. Janczur Juliusz — Brzesko Nowe. Na razie jedyną tego rodzaju szkołą jest Liceum Lotniczo - Mechaniczne w Warszawie, o którym pisaliśmy w Nr 2 SiM.

Dyzio z Tczewa. Wszelkich informacji udzieli Wam R. K. U. My poza komunikatem o przyjęciach do O. S. L. zamieszczonym w Nr 4 SiM żadnych innych wiadomości nie posiadamy.

„Sępi pazur" — Poznań. Czy doprawdy potrzeba tak dużo odwagi by do nas napisać? W poruszonej przez Was sprawie nie możemy udzielić Wam ostatecznej odpowiedzi. Decyzja będzie należała do lekarza. Przy zorganizowaniu koła szkolnego L. L. kierujcie się instrukcjami, podanymi w Nr 17 — 18 SiM. Numer ten jest do nabycia w naszej administracji.

Warszawa, dn. 23.5.1947 r.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Departament Lotnictwa Cywilnego
Nr. XI 4—20 11 47
w sprawie dodatkowych opłat za wyżywienie na kursach szybowcowych.

ZARZĄDZENIE

do wszystkich placówek lotnictwa cywilnego

W związku ze zniesieniem przydziałów aprowizacyjnych, Ministerstwo Komunikacji — Departament Lotnictwa Cywilnego komunikuje, że z dniem 1-go lipca br. uczniowie - piloci jak i piloci odbywający loty ćwiczebne na kursach skoszarowanych dopłacają za 4-o tygodniowy kurs po 1 500 zł. (tysiąc pięćset zł.) na koszta wyżywienia, niezależnie od opłaty w wysokości 1 000 zł. za wyszkolenie.

Łączna suma, jaką mają uczniowie - piloci wpłacać przed rozpoczęciem szkolenia wynosi 2 500 zł. (dwa tysiące pięćset zł.).

Opłatę 1 000 zł. (częściowy zwrot kosztów za wyszkolenie) oraz 300 zł. za treningi i za szkolenie na kursach dojazdowych. Kierownicy szkół i ośrodków szybowcowych normalnie wpłacają na budżet dochodowy Ministerstwa Komunikacji, Dział VII § 19 — szkolenie lotników; zaś 1 500 zł. (tysiąc pięćset złotych) ma być użyte na dożywianie uczniów - pilotów, opłata na stołówkę. Wpływy i rozchody z tej pozycji mają być ściśle księgowane w szkolnych książkach kasowych.

DYREKTOR
Dep. Lot. Cyw. Min. Kom.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. **Sekr. odp.** A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł, kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka". W-wa, Smolna 12 Z 894 — Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-60390